Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XII. Warszawa dnia 1 grudnia 1931 r. Nr. 21 (203)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.: 195-28 i 539-00. Konto czekow P. K. O. . 85. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

U ŹRÓDEŁ KLĘSKI

Wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, iż rok 1931 jest rokiem niesłychanej klęski dla pracowników kolejowych. W ciągu 13 lat istnienia P. K. P. nie było dotąd okresu, któryby bieżącemu rokowi pod tym względem dorównał; sądzimy zresztą, że także i w przyszłości nie prędko taki rok nadejdzie, albowiem po ostatnich spustoszeniach nie wiele już można pracownikom odebrać.

Wydaje się nam zatem rzeczą słuszną, aby pod koniec tego, pod każdym względem nieszczęśliwego okresu, zastanowić się dlaczego spadły na nas wszystkie te klęski i jak to się stało, że zmuszeni byliśmy poddać się wszystkim ciosom bez oporu, a nawet bez próby poważniejszego czynnego protestu. Nikt należycie poinformowany nie poważy się twierdzić, żeśmy znosili to wszystko dobrowolnie, z poświęcenia czy ofiarności; każdy wie, żeśmy to czynili pod przymusem, nie mając ani sił, ani środków dostatecznych do skutecznego działania. Nie uprawialiśmy nigdy na tem miejscu taktyki rzucania mocnych a beztreściwych pogróżek i nie wmawialiśmy ani w siebie, ani w innych, jakichś nadzwyczajnych mocy i sił, których nie posiadamy. Nie obawiamy się konkurencji i zdala stoimy od wielkiego targowiska na dusze i wkładki członkowskie. Nie braliśmy również udziału w małpiem widowisku, jakie dają z siebie związki pracownicze, kłócące się zażarcie na pobojowisku najważniejszych i najsłuszniejszych żądań i potrzeb polskiego kolejarza. Pozwoli nam to rozważyć zagadnienie spokojnie, zachować umiar i objektywizm, albowiem nikt nas nie atakuje i my nikogo osobiście atakować nie zamierzamy.

Bezpośrednią przyczyną zastosowania tylu i tak dotkliwych zarządzeń oszczędnościowych, dotykających naszych poborów głównych i ubocznych, jest niewątpliwie katastrofalne przesilenie gospodarcze. W mniejszym lub w większym stopniu dotknęło to zjawisko wszystkie bez wyjątku kraje świata, nie wyłączając najbogatszych i najzasobniejszych. Trudno przewidzieć kiedy i jak skończy się to przesilenie, zresztą nie tu miejsce na snucie podobnych rozważań.

Oczywiście, omawiane zjawisko nie mogło ominąć naszego kraju. Miał on i ma nadal tak wiele braków zasadniczych w swojej strukturze gospodarczej, że lada wstrząs, lada pogorszenie sytuacji wytrąca z równowagi sztuczny a słaby organizm i prowadzi do przesilenia. Prawdę mówiąc — od chwili odzyskania niepodległości żyjemy ustawicznie i prawie bez przerwy w kryzysie, bo o nielicznych i krótkich okresach sztucznej pomyślności gospodarczej ani wspominać nie warto.

To też i kryzys ostatni wystąpił u nas odrazu z dużem nasileniem i ujawnił się w ograniczeniu produkcji, wzroście liczby bezrobotnych, spadku dochodów skarbowych, podwyższeniu wydatków na opiekę społeczną, a co za tem idzie, w deficytach budżetowych. Bezpośredni nasz pracodawca, mocno dotąd fikcyjnie „przedsiębiorstwo" P. K. P. odczuło kryzys w formie spadku przewozów i obniżenia dochodów, co oczywiście prowadzi prostą drogą do deficytu, który też wbrew wszelkim opowiadaniom i zestawieniom „oficjalnym", nie wiadomo na czyj użytek robionym, nie tylko istnieje, ale i powiększa się stale.

Wszystko to zmusiło rząd do szukania dróg i środków do zrównoważenia budżetu. Uznano, iż najwłaściwszym sposobem, do tego celu wiodącym, jest obniżenie poborów pracowników czy to państwowych wogole, czy też kolejowych w szczególności. Obcinano zatem co się dało i gdzie się dało, a gdy jedna porcja nie wystarczała, bez skrupułów obcinano następną. Dotychczasowe doświadczenie wskazuje, że wszystko to nie zdołało uratować równowagi budżetowej, jest jednak rzeczą niewątpliwą, iż zdołano w ten sposób uzyskać oszczędności poważne i odciążyć znacznie sytuację skarbową.

Owo przesilenie gospodarcze i jego skutki odegrały jednak tylko tę rolę, jaką odgrywa próg, o który potknął się przysłowiowy ślepiec: Próg był przyczyną bezpośrednią—ale ślepiec przewrócił się przecież dlatego właśnie, że był ślepy. Całe owo przesilenie i wszystkie te trudności gospodarcze czy skarbowe nie tłumaczą nam bowiem, dlaczego jedynem niemal źródłem oszczędności mają być pobory pracownicze i dlaczego pracownicy znoszą bez oporu tę niesprawiedliwą i krzywdzącą politykę?

Oczywiście z własnej winy. Albowiem nie umieli zdobyć sobie ani wpływów należytych na tok polityki

gospodarczej państwa, ani wytworzyć i zorganizować dostatecznej siły do obrony przed krzywdą i niesprawiedliwością.

Brak wpływów politycznych jest nie tyle wynikiem rozbieżności przekonań wśród kolejarzy, ile owocem fałszywych haseł i fałszywej, z gruntu wrogiej interesom pracowniczym, propagandy, uprawianej przez długie lata bądź to przez głupców, wierzących w naiwne brednie, bądź też (co gorzej a, niestety, częściej) przez świadomych rzeczy najmitów i poganiaczy, działających na rzecz reakcji społecznej wszelkiego rodzaju i autoramentu. Oni to właśnie bałamucili przez wiele lat i bałamucą nadal kolejarzy głupkowatem hasłem „apolityczności" ruchu zawodowego, przekonywując ich wbrew oczywistym, bijącym w oczy a często i po karku, faktom, że wyklęta polityka nic kolejarza obchodzić nie powinna, że zatem wszystko jedno, kto i jak Państwem rządzi. Kolejarz winien dbać tylko o odprawę, o podwyżkę, o spodnie i kożuch a reszta... sama się jakoś ułoży. Gdy mimo to wszystko jest źle i coraz gorzej, gdy każdy mądrzejszy dojrzał już, że u podstawy takiego, pożal się Boże, „światopoglądu" czai się zwyczajne **kłamstwo**, rozpoczyna się litanja inwektyw, zarzutów i oskarżeń. Kota odwraca się do góry ogonem i mówi się głośno, wślad za panującą modą, że winno — „partyjnictwo".

Tymczasem świat kapitału był mądrzejszy. Nie dał się nabrać na apolityczność, przeciwnie umie korzystać z praw obywatelskich, ze stosunków politycznych, z posiadania pieniędzy wreszcie — dla własnych celów gospodarczych. Wiele i różnych mieliśmy rządów w Polsce, ale ster polityki gospodarczej zawsze spoczywał w ręku przedstawicieli Lewiatana. Oni kierowali endecją w czasie, gdy jej wpływy dominowały, oni i teraz nie wypuścili wpływów z ręki. Sprzedali się rządzącemu obozowi, ale nie za darmo, lecz za drogie pieniądze, a co więcej na nasz koszt, bo myśmy to poborami naszymi cenę kupna zapłacili.

Kolejarze tego robić nie umieją. Nie zdobyli się na jeden światopogląd, nie nauczyli się jeszcze, że pomiędzy polityką a sprawami gospodarczemi istnieje ścisły związek. Nie ma ani jednego wielkiego przemysłowca w P. P. S., ale wielu jest kolejarzy w endecji. Poszli tam pod wpływem rozmaitych t. zw „bujd" narodowych, antysemickich, państwowych i t. d. zapominając, że dla własnych interesów ekonomicznych trzeba mieć własne stronnictwo, że to stronnictwo musi mieć jasny i zdecydowany program działania, obliczony wyłącznie na popieranie interesów klasy pracującej, że takie stronnictwo trzeba popierać, trzeba mu torować drogę do wpływów, do władzy. Poprostu we własnym interesie trzeba być „partyjnikiem" i znaleźć sobie lub stworzyć partję własną, a nie wycierać kąty swoim wrogom i własnymi dłońmi torować drogę własnej krzywdzie i wyzyskowi własnej, ciężkiej pracy.

I ci, którzy ulegając takiej czy owej pokusie lub naciskowi znaleźli się w szeregach rządzącego obozu, marny przedstawiają obraz i marne dają z siebie widowisko. Nie zamierzamy chwytać ich za obietnice wyborcze; gadali co im ślina na język przyniosła i co im zgóry nakazano. Skandal zaczyna się nieco później. Jest ich przecież kilkunastu i tworzą jakąś tam nawet „grupę pracowniczą", a przecież nie zdołali obronić ani jednej, choćby najdrobniejszej pozycji, nie zdołali odwrócić ani jednego ciosu, zapobiec której kolwiek krzywdzie. Są w owem B. B. także i reprezentanci kapitału, ale ci nie są głupi, nie brali na serjo „współpracy z rządem", lecz zapewnili sobie realne i poważne koncesje, a co ważniejsze, **nie sprzedali swoich mocodawców dla własnych mandatów i osobistych korzyści, lecz bronią skutecznie ich interesów i nie pozwalają, aby im się krzywda działa.**

Polski kolejarz, którego straszono stale polityką, partyjnicwem, Państwem, Narodem i t. d., stanowił zawsze i stanowi w poważnej swej większości dotąd, biedne, godne politowania, pomiotło polityczne, narzędzie do cudzych celów, pochyłe drzewo, po którem kto chce skacze. Tak nisko już upadł, że nawet teraz, kiedy to wszystko, o czem piszemy, tak się jaskrawo uwydatniło — jeden i drugi głuptas, najmita lub zdrajca częstuje go bezkarnie porcją soczystych artykułów, których jedynym celem jest — nie dać mu się opamiętać.

Jeśli chodzi o drugi powód klęski, t. j. o brak dostatecznej siły do skutecznego oporu — to często powtarza się wyświechtany argument o 15-tu istniejących związkach pracowników kolejowych. To właśnie rozdrobnienie ma być przyczyną wszystkiego złego. Stąd wniosek prosty i często wsnuwany; gdyby był jeden związek byłoby lepiej.

Otóż nieprawda, a raczej nie całkiem prawda! Albowiem wszystko zależy od tego jakiby to był związek, jakąby miał ideologję, jaki światopogląd, jaką — było-nie było — orjentację polityczną, jaki kierunek społeczny. Jeśliby kolejarze zjednoczyli się pod hasłem „apolityczności", jeśliby na ich czele stanęli ludzie wyznający ideologję „demokracji amerykańskiej", jeśliby związek taki postawił sobie za zadanie przeszkadzać za wszelką cenę wszelkiej walce ekonomicznej i uznawał wyłącznie pisanie memorjałów za środek właściwy i godziwy, jeśliby z zamiłowaniem i pasją zgłaszał się dobrowolnie za policjanta każdemu rządowi, jakiby się nie nawinął — właśnie taki związek pogrzebałby na zawsze wszelkie prawa kolejarzy i wszelką nadzieję poprawy ich bytu.

Nie ulega wątpliwości i niema potrzeby dowodzić, że zjednoczenie kolejarzy w szeregach jednego związku przysporzyłoby temu związkowi siły i uzbroiłoby go w potęgę, o której marzyć nawet obecnie nie możemy. Rzecz w tem, na co ta siła zostałaby użyta: czy na zdobycie kolejarzowi pełni praw, które mu się należą, na usunięcie krzywdy i wyzysku, na zapewnienie mu roli gospodarza warsztatu pracy, który stworzył i własną pracą utrzymuje, czy też na zgniecenie wszelkiej myśli wyzwoleńczej, otumanienie świadomych i unieszkodliwienie walczących, a, co za tem idzie, na tem skuteczniejsze utrzymanie go w roli narzędzia służącego, ku hańbie i krzywdzie własnej, na pożytek swoim wrogom?

Jeżeli zatem godzi się z gorzkich doświadczeń przeszłości wysnuwać naukę na przyszłość — drogowskazy dalszej pracy wśród pracowników kolejowych stoją przed nami wyraźnie:

Budzić świadomość klasową pracownika kolejowego, pouczyć go o treści i o istotnem znaczeniu rozgrywających się w jego oczach wypadków, wskazać mu treść społeczną i gospodarczą walki politycznej i nauczyć go korzystać z praw obywatelskich tak, jak tego wymagają jego interesy życiowe i zawodowe.

No i sprowadzić go w szeregi jednej organizacji, ale organizacji bojowej, uświadomionej co do celu ostatecznego, — którym jest usunięcie krzywdy społecznej i zdobycie pełni praw dla ludu pracującego — i co do środka wiodącego do tego celu, który jest jeden tylko, a mianowicie: twarda, nieubłagana i nieustępliwa walka klasowa w granicach dobra ogólnego i pomyślności powszechnej.

AKCJA PROTESTACYJNA PRZECIW OBNIŻCE DODATKÓW SŁUŻBOWYCH

PROTEST PREZYDJUM ZZM. U PANA MIN. KOMUNIKACJI

Wobec obiegających coraz to częściej pogłosek o zamierzonem obniżeniu stawek godzinowego i kilometrowego, potwierdzonych częściowo oświadczeniem p. Ministra Komunikacji, wobec przedstawicieli naszego Związku na audjencji dn. 6.X.1931 — koniecznem było wdrożenie akcji protestacyjnej.

Akcja ta rozpoczęta samorzutnie przez ogół członków Związku we wszystkich okręgach sprowadzona została w jedno łożysko i uporządkowana okólnikiem Prezydjum z dn. 30.X.1931.

W związku z tym okólnikiem odbyły się prawie we wszystkich kołach miejscowych masowe zebrania protestacyjne. Rezolucje tych zebrań podawane były do wiadomości Ministerstwa Komunikacji za pośrednictwem miejscowych organów administracji kolejowej. Pozatem Zarządy Okręgowe na specjalnych

audjencjach protestowały wobec pp. Dyrektorów Kolei prosząc o zakomunikowanie protestu p. Ministrowi.

Nastrój na wspomnianych zebraniach protestacyjnych był burzliwy. Przypominano wszystkie ciosy, które dotknęły w roku bieżącym pracowników kolejowych, powoływano się na niesłychaną wprost pauperyzację personelu i na szereg ciężkich krzywd, które spadły na klasę pracującą w związku z szalejącym kryzysem gospodarczym. Z oburzeniem podkreślano, iż Ministerstwo nie chce szukać oszczędności ani na taryfach, ani na dostawach, ani drogą kasowania nieusprawiedliwionych ulg ani na wydatkach inwestycyjnych lecz wszystko chce uzdrowić i naprawić wyłącznie kosztem pracowników. Ta jednostronność, tak charakterystyczna dla obecnych stosunków, może się stać przyczyną poważnych wypadków. Cierpliwość pracownicza, aczkolwiek wielka — ma jednak swoje granice, a wybuchowi niezadowolenia nie da się zapobiec żadnemi represjami, ani militaryzacją.

Z głębokiem oburzeniem komentowano stanowisko niektórych Związków, przedewszystkiem zaś, nieobywatelskie i niekoleżeńskie, a nawet wręcz nieetyczne stanowisko Z. U. K., który w zwierzęcej nienawiści do maszynistów jawnie i tajnie agituje za obcięciem poborów ubocznych, aczkolwiek dobrze wie, że niczem w ten sposób własnym członkom dopomóc nie może. Te przejawy niskiego charakteru spotkały się z potępieniem ogólnem. Z podobną akcją ze strony Z. U. K. spotykamy się nie poraz pierwszy, to też utkwiła ona w pamięci zainteresowanych dobrze. Nadejdzie czas, w którym ze stanowiska Z. U. K. będzie można wyciągnąć należyte konsekwencje, zarówno wobec kierowników, którzy opisaną wyżej akcję prowadzą, jak też i wobec członków tego związku, którzy ją tolerują i popierają.

W konsekwencji prowadzonej przez Związek akcji protestacyjnej wystąpiło Prezydjum ZZM. z protestem wobec p. Ministra Komunikacji.

Stało się to na audjencji, dnia 24 listopada 1931 r. W skład delegacji Związku wchodzili koledzy: Prezes **Borkowski**, Wiceprezesi: **Komorowski i Janus**, sekretarz gen. **Siadak** i Skarbnik **Lisiewicz**.

P. Minister Komunikacji inż. **A. Kühn** zapoznawszy się z treścią złożonego sobie memorjału oraz wysłuchawszy wywodów delegacji Związku, oświadczył naszym przedstawicielom co następuje:

Istotnie M. K. nosi się z zamiarem obniżenia stawek godzinowego i kilometrowego. Myśl taka powstała pod naciskiem narastających coraz to bardziej trudności gospodarczych. Ministerstwo zmuszone jest szukać oszczędności, gdzie się tylko da, zwłaszcza, iż domagają się tego Minister Skarbu i Rada Ministrów. Gospodarka kolejowa w bieżącym okresie budżetowym jest, jak dotąd, deficytowa. Choć zatem oszczędność na obniżeniu stawek godzinowego i kilometrowego jest w stosunku do ogólnej sumy budżetu P. K. P. niewielka — to jednak p. Minister liczy się z koniecznością szukania oszczędności także i z tego źródła.

Treść kursujących na ten temat pogłosek nie zupełnie odpowiada istotnym zamierzeniom M. K. P. Minister upoważnił delegację do stwierdzenia, iż obniżka, jeśli nastąpi, nie będzie przekraczała 10%. Należy to, zdaniem p. Ministra uważać nawet za pewien sukces, albowiem zarówno potrzeby budżetowe, jak też i pierwotne zamierzenia szły o wiele dalej. Pozatem przypomniał p. Minister, iż M. K. stosuje stale analogję pomiędzy djetami służbowymi, a dodatkami za czas spędzony w służbie, pobieranemi przez drużyny parowozowe i konduktorskie. Djety zostały obniżone już od 1.VI.1931, natomiast wspomniane dodatki dotąd utrzymały się na dotychczasowym poziomie.

Aczkolwiek zatem p. Minister nie zaprzecza istnieniu projektów, zmierzających do obniżenia stawek godzinowego i kilometrowego, to jednak stwierdza, iż **sprawa nie jest dotąd zdecydowana, ani w ogólności, ani też co do wysokości projektowanej obniżki.** P. Minister rozważy wszystkie argumenty, przytoczone przez Związek, zorjentuje się w sytuacji i poweźmie decyzje, podyktowane koniecznościami państwowemi, przyczem zapewnia, iż nie jest zwolennikiem dalszych obniżek poborów bez względu na formę, ale nie będzie mógł oprzeć się naciskowi poważnych trudności budżetowych, jeśli innemi sposobami, zaradzić im nie będzie można.

Z oświadczenia p. Ministra wynika, iż kwestja obniżenia stawek godzinowego i kilometrowego jest nadal jeszcze otwarta, aczkolwiek, zdaniem naszem, nadzieje na utrzymanie stawek na dotychczasowym poziomie są nikłe. Umocnić je może tylko zdecydowana postawa wszystkich naszych ośrodków organizacyjnych.

POSIEDZENIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO

Dnia 5 i 6-go listopada b. r. odbyło się w Warszawie w lokalu Centrali przy ul. Chmielnej 9 zwyczajne, plenarne posiedzenie Zarządu Głównego ZZM. przy udziale wszystkich członków Zarządu i Głównej Komisji Rewizyjnej.

Porządek obrad obejmował: 1) sprawy postulatowe, 2) sprawy organizacyjne, 3) sprawy dyspozytorów, 4) sprawy finansowe, 5) sprawozdanie Głównej Komisji Rewizyjnej, 6) sprawy przekazane do decyzji Zarządu Głównego przez Prezydjum Zw. i 7) Wolne wnioski.

Prezes Zw. kol. **Borkowski** otwierając obrady zawiadomił Zarząd o śmierci długoletniego członka Zarządu Głównego i Prezesa Okręgu Poznańskiego ZZM., kol. Maksymiljana **Klewenhagena**, przypominając o zasługach, które ś. p. zmarły dla organizacji naszej położył. Pamięć zmarłego uczcili członkowie Zarządu Głównego przez powstanie z miejsc.

Zabierając następnie głos do pierwszego punktu porządku obrad, opisał kol. Borkowski przebieg prac Prezydjum w pierwszym okresie po Walnym Zjeździe w sprawach postulatowych i zawiadomił zebranych o treści wystąpień do M. K., tudzież o przebiegu audjencyj u p. Ministra Komunikacji i u innych czynników miarodajnych w M. K. Zarówno treść memorjałów, jak też i przebieg audjencyj i stanowisko M. K., zajęte w sprawie postulatów Związku jest ogółowi członków znane z obszernych sprawozdań, zamieszczanych na łamach naszego czasopisma. Wystąpienia te obejmowały całokształt aktualnych obecnie postulatów w szczególności zaś sprawy: przywrócenia poborów zasadniczych do norm z przed 1.V.1931, zwrotu zaległych należności, przywrócenia automatycznego szczeblowania, stosowania §§ 125 i 126 pragmatyki, umundurowania dla dyspozytorów i maszynistów instruktorów, list starszeństwa ze szczególnem uwzględnieniem starszeństwa i awansowania zdegradowanych, przestrzegania przepisów o czasie pracy, pogłosek o nowych przepisach uposażeniowych i o obniżeniu dodatków za czas spędzony w służbie, itd. Rezultat zabiegów Prezydjum uznać należy w całości za ujemny, albowiem nieokreślone, ani co do czasu zrealizowania ani co do treści, obietnice,—za sukces uznany być nie mogą. Wina nie leży jednak po stronie Związku, ani też po stronie jego organów, które uczyniły wszystko, co było możliwe, aby osiągnąć realizację postulatów drużyn parowozowych.

Natomiast wina ta spada przedewszystkiem na miarodajne czynniki rządowe, które bronią się przed deficytami i innymi skutkami ciężkiego przesilenia gospodarczego wyłącznie kosztem pracowników państwowych i nie są dostępne dla żadnego, najbardziej nawet uzasadnionego głosu protestu, perswazji, czy też ostrzeżenia.

Ze szczególnym naciskiem poruszył referent sprawę przestrzegania ustalonego w obowiązujących przepisach czasu pracy, podkreślając, że obecne stosunki w tym względzie są nienormalne, nie tylko z winy administracji wyższej, lecz w głównej mierze z winy kol. dyspozytorów oraz tych jednostek z pośród maszynistów, które za wszelką cenę nie

przebierając w środkach, usiłują zdobyć dla siebie nadmierne zarobki nie pomni, że w ten sposób odbierają pracę i chleb własnym kolegom.

Nad referatem wywiązała się obszerna dyskusja, w której zabierali głos wszyscy obecni, uwypuklając ciężkie położenie pracowników i związane z niem poważne rozdrażnienie wśród członków związku. Sprawozdanie Prezydjum przyjęto do wiadomości, poczem Zarząd Główny uchwalił wezwać Prezydjum do dalszej energicznej akcji na rzecz postulatów, udzielając mu równocześnie pełnomocnictwa do współdziałania z innemi związkami w granicach możliwości i według uznania Prezydjum. W sprawie przestrzegania przepisów o czasie pracy uchwalił Zarząd Główny rezolucję następującej treści:

„Ze sprawozdania Prezydjum Związku, tudzież ze sprawozdań Prezesów Okręgów okazuje się, że w obecnym okresie katastrofalnego zastoju w ruchu kolejowym, kiedy niespotykana dotąd ilość pracowników służby parowozowej ulega redukcji, oraz kiedy liczni wykwalifikowani i egzaminowani pomocnicy maszynistów nie znajdują zajęcia na parowozach, lecz zmuszeni są pełnić służbę w warsztatach, składach węgla itp. — nie są przestrzegane obowiązujące przepisy o czasie pracy, a nawet zdarzają się często jaskrawe wypadki przekraczania ustalonego czasu pracy o kilkaset godzin w miesiącu".

„Zarząd Główny poczuwa się do obowiązku stwierdzić oraz wyjaśnić wszystkim członkom, że te właśnie praktyki są istotnym i najgłówniejszym powodem redukcji personelu parowozowego, ponadto zaś umożliwiają wrogom naszym napaści na dodatki, pobierane przez drużyny parowozowe za czas spędzony w służbie na parowozie".

„Wina gwałcenia obowiązujących przepisów spada w pierwszym rzędzie na organy wyższej administracji kolejowej, która uważa systematyczne pomijanie przepisów za jeden ze środków oszczędnościowych. Jednakże duża część tej winy spada również i na administrację niższą, w szczególności zaś na dyspozytorów parowozowni, którzy aż nazbyt często, powodowani rozmaitymi, nie zawsze etycznymi, względami, zmuszają maszynistów do pracy ponad normę, przewidzianą w przepisach, lub też tolerują i umożliwiają pewnym jednostkom taką pracę. Na stanowcze zaś potępienie zasługują ci z pośród maszynistów i pomocników, którzy nie pomni ani na własne zdrowie, ani na los swoich kolegów zawodowych, za wszelką cenę i wszelkimi możliwymi środkami zabiegają o nadmierną ilość godzin pracy dla siebie i o uzyskanie jaknajwiększych zarobków".

„Zarząd Główny piętnuje zarówno dyspozytorów, zmuszających personel do pracy ponad normę, jak też i maszynistów, zabiegających o nadmierne zarobki, jako szkodników wspólnej sprawy i potępia stanowczo ich praktyki, jako niemoralne, niekoleżeńskie i nieobywatelskie. Zarząd wzywa zbłąkanych do opamiętania przypominając im ponownie, że skutkiem ich postępowania jest wyrzucanie maszynistów na bruk, pozbawianie ich chleba i skazywanie ich rodzin na nędzę, a ponadto realna już dzisiaj groźba obniżenia poborów ubocznych, których wysokość oceniana jest nie podług skromnych norm, uzyskiwanych przez większość lecz według nadmiernych zarobków, zdobywanych nie zawsze uczciwą drogą przez nieliczne jednostki".

Do punktu 2-go porządku obrad zabiera głos Sekretarz Gen. Związku, kol. **Siadak**, który przedstawia zgromadzonym ilostan członków, należących w obecnej chwili do Związku i stwierdza, że utrzymuje się on na normalnym poziomie i wynosi ponad 9.000 członków. Podaje do wiadomości, że ubytek w szeregach organizacji nastąpił tylko z powodu masowych zwalniań na emeryturę z § 125 i 126 pragmatyki służbowej. Natomiast napływ nowych członków jest w obecnej chwili minimalny z uwagi na zakaz przyjęć nowych pracowników do służby kolejowej, jak i parowozowej. Następnie przedstawił obecnym ilość członków, zalegających z wkładkami członkowskiemi i prosi o zajęcie stanowiska, jak z tymi kolegami postąpić. Po szczegółowej dyskusji upoważniono Prezydjum do upomnienia tych kolegów, a na wypadek, gdyby to nie poskutkowało, do wykreślenia winnych z ewidencji członków Z. Z. M.

W punkcie 3-cim porządku obrad, wobec wyczerpania sprawy umundurowania dla dyspozytorów w obradach nad sprawami postulatowymi, omawiano obszernie sprawę zaszeregowania dyspozytorów i maszynistów - instruktorów w przyszłych przepisach uposażeniowych. Z uwagi na okoliczność, iż zamiary M. K. w tym względzie nie są Związkowi znane, Zarząd Główny upoważnił Prezydjum do podjęcia starań o uzyskanie projektu nowych przepisów do przejrzenia i zaopinjowania.

Do punktu 4-tego porządku obrad zabrał głos Skarbnik Związku, kol. **Lisiewicz**, przedstawiając zebranym stan gotówkowy Związku, stan majątku nieruchomego oraz funduszu Kasy Odpraw Emerytalnych. Stwierdził, że od 1.I.1931 r. do 1.XI.1931 r. wypłacono tytułem odpraw emerytalnych sumę 258,496 zł., tytułem zapomóg chorobowych wypłacono w tym samym okresie sumę 33.502 zł., tytułem kosztów obron prawnych wypłacono sumę 35.385.98 zł., zaś tytułem procentów dla Zarządów Kół i Zarządów Okręgowych w tym samym okresie sumę 60.836.25 zł. Przedstawił następnie sprawę procentów od wypożyczonego kapitału dla Spółdzielni Maszynistów i Pomocników Okręgu Katowickiego w Jastrzębiu - Zdroju i stwierdził, iż zaległości z tego tytułu wynoszą, nie licząc kapitału, ponad 9.000 zł. Prosi Zarząd Główny o zdecydowanie, jak z tą sprawą postąpić. W toku dyskusji przemawiali kol. kol. **Sobczak** i **Janus**, wskazując w swych przemówieniach na nadzwyczaj trudne warunki i niemożliwość natychmiastowego wpłacenia tej sumy, natomiast zadeklarowali gotowość odstąpienia pewnej ilości udziałów w tej Spółdzielni, równających się wartości tej sumy. Po szczegółowej dyskusji, uchwalono upoważnić Prezydjum, aby za zaległe procenty zakupiło 32 udziały tej Spółdzielni.

Po załatwieniu powyższego Skarbnik Związku przedstawił zgromadzonym do zatwierdzenia projekt regulaminu zapomóg chorobowych, przysługujących członkom Związku. Po szczegółowej dyskusji i wniesieniu kilku poprawek regulamin ten zatwierdzono, polecono Prezydjum wydrukować go w odpowiedniej ilości i wręczyć wszystkim członkom Związku.

Po omówieniu szeregu spraw finansowych natury drobniejszej, przewodniczący Głównej Komisji Rewizyjnej, kol. Wierzbicki złożył sprawozdanie z gospodarki Prezydjum majątkiem i funduszami Związku i stwierdził, iż gospodarka ta jest wzorowa i bez żadnych niedomagań. Sprawozdanie Prezesa Komisji Rewizyjnej uzupełnili członkowie tejże Komisji kol. Witkowski i Bartuś.

Następnie załatwiono szereg spraw wewnętrzno - organizacyjnych, przekazanych przez Prezydjum do decyzji Zarządu Głównego i posiedzenie po dwudniowych obradach zakończono.

SPRAWY SŁUŻBOWE

AKCJA ZWIĄZKU W SPRAWIE STOSOWANIA §§ 125 i 126 PRAGMATYKI.

W toku dalszej akcji w sprawie sposobu stosowania postanowień §§ 125 i 126 pragmatyki Prezydjum Związku, nawiązując do memorjałów złożonych w M. K. i omówionych wyczerpująco w poprzednich numerach naszego czasopisma, podjęło dnia 24 listopada b. r. ponowną interwencję w tej sprawie.

Uzyskaliśmy zapewnienie, iż Dyrekcje O. K. P. otrzymały polecenie nadesłania szczegółowych sprawozdań o wszystkich wypadkach zwolnienia oraz przedłożenia aktów ze szczególnem uwzględnieniem spraw reklamowanych przez Prezydjum naszego Związku. Po nadesłaniu aktów i wyjaśnień Ministerstwo sprawy te rozpatrzy i poweźmie stosowną decyzję.

Dalsza akcja w toku.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

UROCZYSTOSĆ 10-CIO LECIA KOŁA POZNAŃ

Dnia 22 listopada b. r. święciło Koło Poznań Z. Z. M. uroczyście dziesięciolecie swego istnienia.

Uroczystość miała przebieg następujący: O godz. 8.30 rano odbyła się zbiórka członków Związku, zaproszonych gości i delegacyj z sztandarami w sali „Bouleward". O godz. 9.20 nastąpił wymarsz z orkiestrą kolejową do kościoła. W pochodzie wzięły udział delegacje ze sztandarami, a mianowicie: Z. Z. K., sekcji palaczy Z. K. P., Koła Z. Z. M. Inowrocław i Koła Z. Z. M. Poznań. Z ramienia Prezydjum Z. Z. M. brali udział koledzy: prezes **Borkowski**, vice-prezes **Komorowski**, sekretarz **Siadak** i skarbnik **Lisiewicz**. Po wysłuchaniu mszy świętej i okolicznościowego kazania, zebrani udali się w pochodzie zpowrotem do sali „Bouleward", w której odbyła się uroczysta akademja. Akademja ta transmitowana była przez radjo-stację poznańską. Zaszczycili ją swoją obecnością pp.: Naczelnik Wydziału Mechanicznego D. O. K. Poznań Inż. **Stodolski**, Zastępca Naczelnika Wydziału Mech. D. O. K. P. Poznań Inż. **Ostrowski**, Naczelnik Wydziału Gospodarczego D. O. K. P. Poznań Inż. **Maliński**, Naczelnik parowozowni Poznań Inż. **Pupko**, kierownik parowozowni osobowej w Poznaniu p. **Karaśkiewicz**, kontrol. Wydziału Mechanicznego pp. **Janik**, **Fundament**, Karaśkiewicz (z Gniezna) i inni, których nazwisk, niestety, nie znamy. Prócz tego w akademji tej wzięli udział przedstawiciele Z. Z. K. Koła Poznań ze sztandarem, przedstawiciele sekcji palaczy Z. K. P. ze sztandarem i delegacja Koła Inowrocław ze sztandarem, ponadto zaś delegacje Kół Z. Z. M. z **Ostrowia, Jarocina, Gniezna, Zbąszynia** i t. d. Akademja rozpoczęła się punktualnie o godz. 13.05 odegraniem poloneza As-Dur Szopena przez orkiestrę kolejową. Następnie Prezes Koła Poznań, kol. **Suchanke**, wygłosił okolicznościowe przemówienie, w którym oddał hołd kolegom zmarłym w ciągu 10-cio lecia istnienia Koła, przywitał wszystkich obecnych na akademji i wzniósł okrzyk „Rzeczpospolita Polska niech żyje!" Po przemówieniu Prezesa Koła orkiestra odegrała hymn narodowy. Następnie Prezes Związku, kol. **Borkowski**, wygłosił okolicznościowy odczyt na temat rozwoju Związku w ciągu ubiegłych 10-ciu lat, a w szczególności Koła Poznań. Tekst przemówienia podajemy osobno. Po odczycie orkiestra odegrała marsz „Od Wisły do Niemna". Następnie przemawiał w imieniu D. O. K. P. Poznań Naczelnik Wydziału Mechanicznego p. inż. **Stodolski**, życząc Związkowi jak najlepszego rozwoju. Po nim przemawiał redaktor „Nowego Kurjera" z Poznania, p. **J. Kaźmierczak** charakteryzując w swym przemówieniu odpowiedzialną służbę maszynisty i podkreślając zasługi Związku na polu obywatelskiem i zawodowem i szacunek, jakim Z. Z. M. jest otaczany. Następnie przemawiał przedstawiciel Z.Z.K., kol. **Grotowski**, który w swem przemówieniu wskazywał na współpracę obu organizacji na wspólną, wyznawaną przez oba Związki ideologję, składając w imieniu Związku, który reprezentuje, życzenia dalszego rozwoju Z. Z. M. Akademję zakończył przemówieniem Prezes Koła Poznań, dziękując wszystkim obecnym za wzięcie udziału i zaszczycenie swą obecnością tej uroczystości.

Powyższe produkcje muzyczne, wszystkie przemówienia i odczyt Prezesa Związku transmitowane były przez radjo-stację Poznańską.

Akademja zakończona została o godz. 14-tej. Następnie odbył się wspólny obiad ze współudziałem przedstawicieli administracji kolejowej i zaproszonych gości. W czasie obiadu okolicznościowe przemówienia wygłosili: Sekretarz Związku kol. Siadak na temat współpracy Związku z władzami kolejowemi i Prezes Związku, podnosząc zasługi działaczy związkowych, t. j. Zarządów Kół Z. Z. M. Poznań, pokreślając równocześnie zasługi wszystkich Kolegów członków Z. Z. M. tego Koła, którzy w olbrzymiej mierze przyczynili się do rozwoju tej placówki organizacyjnej. Wieczorem staraniem Koła Poznańskiego odbył się koncert w tej samej sali, trwający od godziny 19-tej do 20-tej, następnie zaś zabawa taneczna, która przeciągnęła się w miłym nastroju do późnej nocy.

PRZEMÓWIENIE PREZESA ZWIĄZKU KOL. BORKOWSKIEGO

W życiu organizacji, podobnie jak w życiu człowieka, są dnie i godziny, w których wypada nam spojrzeć z perspektywy czasu na bieg odległych zdarzeń, przypomnieć je sobie, powrócić raz jeszcze do minionych prac, odnaleźć w sercu przymglone ślady przeżytych bólów i radości. Kiedy na zegarze czasu uderzy nowa godzina, gdy przesunie się wskazówka na świadectwo zakończenia okresu — święcimy jubileusz, ku pokrzepieniu serc naszych, aby z doświadczeń przeszłości wysnuć naukę na przyszłość, aby się wzajemnie zbliżyć, zbratać i w poczuciu miłości i spójni wzajemnej znaleźć nowe siły do pracy i wytrwania.

Taką to właśnie uroczystość święci dziś Poznańskie Koło Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.

Poczucie wspólności interesów zawodowych i ta przedziwna a tak potężna siła wzajemnych uczuć braterskich, jednocząca po wszystkie wieki ludzi pracujących w tym samym zawodzie, — położyły przed dziesięcioma laty pierwsze podwaliny pod tę, tak ważną i tak pełną znaczenia, komórkę naszej organizacji. Dziś znajduje się ona w pełni rozkwitu, pulsuje życiem, tętni żywą krwią i prężnością zdrowych mięśni. Dziesięć lat pracy nie poszło na marne; zbieramy jej owoce, podziwiamy rezultaty. Godzi się tedy, aby tej pracy ofiarnej, a bezinteresownej, tym zmaganiom niełatwym, a mozolnym poświęcić parę słów wspomnienia.

Wielki socjolog angielski, Herbert Spencer porównywał zbiorowe ciała społeczne do żywych organizmów. W tem porównaniu, pełnem polotu i głębokości myśli, tkwi ta, niezaprzeczona prawda, iż poszczególne komórki organizacji społecznej nie żyją życiem własnem, lecz dzielą losy całości: wraz z nią powstają, dojrzewają i doskonalą się, wraz z nią cierpią i zanikają.

Tak też i Poznańskie Koło Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, odkąd weszło w skład zbiorowości, którą tutaj mam zaszczyt reprezentować, stało się cząstką jej żywego organizmu. Nie sposób tedy rozważać dziejów tego Koła, nie dotknąwszy choćby w najogólniejszych tylko zarysach dziejów Związku jako całości. Wszak tylko całość dysponuje tem, co najważniejsze w każdym żywym organiźmie, — to jest siłą żywotną, utrzymującą w spólni wszystkie jej składowe części. Siła ta w postaci idei, która zbiorowość naszą ożywia, przyciągnęła swego czasu naszych poznańskich kolegów do udziału we wspólnej sprawie, ona wytycza im dotąd ogólne zasady postępowania, ona umożliwia im celowe kierowanie wysiłkiem, ona wreszcie daje im oparcie o wartości i moce, tworzone w innych ośrodkach naszego ruchu.

Z drugiej znów strony pamiętać trzeba, że całość czerpie soki żywotne ze swych części składowych, stanowi ich syntezę, ich uogólnienie. Nie żyje życiem własnem, lecz tyle tylko ma mocy ile jej udzielą komórki jej organizmu.

Niema zatem sposobu rozdzielić sztucznie Związku od jego Kół i organów, a dzieje Koła Poznańskiego, które w dniu dzisiejszym święci swój jubileusz można rozpatrywać tylko w ścisłej łączności z dziejami Związku, jako całości, stanowiącemi tło, na którem obraz prac i wysiłków naszych poznańskich kolegów uwydatni się należycie.

Odrodzone po wielkiej wojnie Państwo nasze rozpoczęło swoją egzystencję w chwili bardzo osobliwej. Zdawało się wszystkim, że potoki krwi przelanej nie poszły na marne. Masy pracujące okrwawione w czteroletnich, zbrojnych zapasach, zdziesiątkowane przez kule, zarazy i głód powstały i domagały się praw. Groźba rewolucji zawisła nad Europą. Zwiastowały ją tu i owdzie wybuchy lokalne, potęgował przewrót, któremu uległa Rosja. W tej atmosferze, pełnej iskier i tlejącego zarzewia, zdawał się tworzyć nowy ład powojenny, znaczyć się zdawał świt nowej ery. Pokojowa konferencja wersalska, trybunał wyznaczający losy starego świata przeżywał okresy narodzin nowego ideału. Na imię mu było:

Sprawiedliwość społeczna. Z oparów **krwi,** z morza cierpień wstało widmo **Człowieka,** cierpiącego, czującego, walczącego o byt własny i o byt swoich **najbliższych.** W szalonym wyścigu zdobyczy i wynalazków technicznych, w elementach rachunku zysków, wśród szelestu liczonych banknotów — zapomniał świat przedwojenny o człowieku pracy. Bieg rozpędzonych maszyn głuszył wołania, przestrogi, groźby i protesty. Aż oto, wśród huku pękających pocisków, w ogniu dział stanęło przed oczyma świata drgające resztkami życia i ociekające krwią — mięso armatnie. Należało do żywego człowieka, który był, istniał, nauczył się władać bronią, zabijał sobie podobnych, a teraz powstał i szedł upomnieć się o swoje niezaprzeczone prawa.

Czciciele dawnego porządku, stróże dawnych praw nie mieli ani siły, ani odwagi, aby się oprzeć. To też lata 1918 do 1923 są latami zdobywania praw dla ludu pracującego. Ewangelję nowych poglądów sformułował traktat wersalski, który w głębokiej, lecz, niestety, zbyt szybko zapomnianej, trosce o pokój powszechny, znalazł na swoich kartach miejsce także i dla losu człowieka pracującego.

Czytamy w tym historycznym dokumencie, co następuje:

„Zważywszy, iż celem istnienia Związku Narodów jest ustalenie powszechnego pokoju, oraz, że pokój ten może być budowany jedynie na zasadach sprawiedliwości społecznej;

zważywszy, że pewne warunki pracy są dla wielkiej liczby ludzi niesprawiedliwe, powodują nędzę i niedostatek, co rodzi niezadowolenie, zagrażające pokojowi i harmonji powszechnej;

zważywszy, że polepszenie powyższych warunków jest rzeczą pilną...

zważywszy, że nieuwzględnienie przez któryś z narodów istotnie ludzkich warunków pracy stanowi przeszkodę dla wysiłków innych narodów, pragnących polepszenia losu robotników w ich własnych krajach;

Wysokie Układające się strony, powodowane uczuciem sprawiedliwości i ludzkości, jak również chęcią zapewnienia trwałego spokoju świata postanowiły, co następuje":

Postanowiły utworzyć stałą, międzynarodową organizację pracy i wytyczyły dla niej szerokie ramy działania. Ustaliły naczelne tezy owej **„Sprawiedliwości społecznej"**, której zasadami się kierowały. A więc: iż praca nie powinna być uważana poprostu za towar lub artykuł handlu, że pracownicy mają prawo zrzeszania się celem obrony i popierania wspólnych interesów zawodowych, że za pracę płacić należy dostateczny zarobek, zapewniający przyzwoity poziom życia, że praca nie powinna trwać dłużej niż osiem godzin dziennie, że dany być winien pracownikowi w każdym tygodniu nieprzerwany, conajmniej 24-godzinny odpoczynek, że nie należy zatrudniać dzieci przy pracy zarobkowej i chronić pracę kobiet, że powinien istnieć nadzór państwowy nad warunkami pracy itd.

Wszystkie te zasady razem wzięte ale spełniały oczywiście ogółu słusznych żądań klasy pracującej, nie urzeczywistniały jej ideałów. Stanowiły jednak wyraz dobrej woli, poczętej zarówno z głębokiej racji stanu, jak też i z czującego serca ludzkiego, stanowiły postęp, najśmielszy z możliwych w danych warunkach, dający się osiągnąć i urzeczywistnić w drodze ugody, bez krwawych walk i bez burzenia podstaw dotychczasowego ustroju.

Wśród takiej atmosfery, a co więcej, na zasadzie postanowień takiego właśnie międzynarodowego dokumentu, wskrzeszona została Polska do nowego bytu.

Zanim rozbrzmiała, streszczona co dopiero, ewangelja nowego ładu — polski lud pracujący sam sobie stworzył swój ideał społeczny i sam nakreślił program nowej Polski — **Polski Ludowej i demokratycznej.** Ocknęły się w tym ludzie dawne ideały, zdeptane i strącone w podziemia brutalną stopą najeźdźców. Zbudził się duch, który przodkom naszym kazał walczyć „o wolność naszą i waszą", a schodzącemu już z widowni życia, starszemu od nas, pokoleniu, podyktował tę przedziwną harmonję uczucia miłości dla uciemiężonego narodu z umiłowaniem wszechludzkiej wolności, praw człowieczych i sprawiedliwości społecznej.

I znowu zdawało się, że z mroków niewoli powstaje świt nowej zorzy, że wstaje Polska Wolna i Wolność swym obywatelom niosąca, że ziszcza się marzenie pokoleń. Dekretami pierwszego Rządu Niepodległej Polski, Rządu Lubelskiego usiłował polski chłop i polski robotnik nietylko określić, ale i urzeczywistnić swój program społeczny.

Rządowi temu niedługo sądzonem było rządzić — ale rzucone przez niego myśli i wysunięte przezeń hasła nie dały się całkowicie zniszczyć ani stłumić.

Wśród tych haseł było jedno, które nas w tej chwili i w tem miejscu szczególnie interesuje. Było to hasło **Wolności organizacyjnej,** hasło swobody tworzenia Związków Zawodowych, niczem nieskrępowanego **jednoczenia się,** celem obrony i popierania wspólnych interesów zawodowych i swobodnego wyboru — w granicach zakreślonych mocą ogólnie obowiązującego prawa— środków do tego celu wiodących. W zarysach ogólnych zostało to prawo później usankcjonowane w Konstytucji pod nazwą „prawa koalicji".

Związki Zawodowe nie są wynalazkiem powojennym. Istniały w formach, odpowiadających danym warunkom produkcji i danym ustrojom społecznym odtad, odkąd istnieje praca na cudzy rachunek, praca najemna. Zasady ich organizacji i wytyczne ich działania w ramach nowoczesnego ustroju kapitalistycznego tworzyły się w latach poprzedzających wojnę światową. Dodał im życia i wyposażył w ideały socjalizm; doświadczenie i wzory czerpały z wiekowych wysiłków i zdobyczy proletarjatu angielskiego.

Jednakże pogłębienie i upowszechnienie tego ruchu przypada w całym świecie, a w kraju naszym szczególnie, dopiero na okres powojenny.

Jednymi z pierwszych, którzy pojęli całą doniosłość ruchu zawodowego i skorzystali z otwartych przed nimi możliwości w tej dziedzinie, byli — polscy kolejarze.

Wśród kolejarzy b. zaboru rosyjskiego żyły tradycje walki społecznej z okresu rewolucji r. 1905 i 1906, mieli w swym gronie licznych, czynnych uczestników ówczesnego ruchu. Kolejarze b. zaboru austrjackiego mieli za sobą praktyczną szkołę pracy społecznej w Małopolsce, w której tak znaczny i tak wybitny wzięli udział. Wreszcie kolejarze b. zaboru pruskiego wychowani w szkole porządku i dyscypliny, bogaci doświadczeniem, zdobytem w świetle rozwiniętych Związkach Zawodowych niemieckich, wnieśli do ogólnego kapitału nieocenione wartości, płynące z wyrobienia społecznego i karności organizacyjnej.

Na tych elementach oparci i na nich stopniowo budując, utworzyli kolejarze już w r. 1918 organizację zawodową, która pod nazwą: „Zawodowy Związek Kolejarzy" dziś jeszcze istnieje, a która podówczas była organizacją jedyną i usiłowała dość skutecznie jednoczyć wszystkich polskich kolejarzy. Przeszkodą w tem dążeniu były ówczesne warunki polityczne. Wojna ukraińska i bolszewicka, odrębności dzielnicowe podówczas bardzo jeszcze silne, wreszcie brak zjednoczenia terytorjalnego, wszystko to były przeszkody, które pokonywać można było tylko stopniowo i zależnie od rozwoju wypadków na terenie ogólnym.

Do zaznaczonych trudności dołączyły się jednakże szybko inne jeszcze przeszkody tym razem już od samych kolejarzy pochodzace. Poszczególne grupy, w poczuciu odrębności swoich interesów zaczęły domagać się szerszej lub węższej autonomji w ramach organizacji ogólnej. Pierwszymi, którzy z żądaniem takiem wystąpili byli właśnie **maszyniści.** Już w grudniu 1918 na konferencji delegatów maszynistów przybyłych na Zjazd organizacji ogólnej w Warszawie, zdecydowano się utworzyć autonomiczną sekcję maszynistów w ramach ZZK., a celem ustalenia zasad organizacji tej sekcji postanowiono zwołać Zjazd Maszynistów na dzień 22 i 23 stycznia 1919 do Warszawy.

Zjazd ten odbył się istotnie i zażądał dla sekcji maszynistów w ramach ZZK. pełnej autonomji z odrębnemi władzami, funduszami i t. d. Nie czas i nie miejsce oceniać w tej chwili czy żądania maszynistów, wysunięte podówczas w stosunku do organizacji ogólnej były w całości słuszne i pod każdym względem, uzasadnione. To jednakże jest pewnem, że były one słusznemi w dużej mierze i że mimo to Zarząd ZZK. uznał za stosowne żądania te odrzucić. Spowodował tem utworzenie nowej, odrębnej organizacji zawodowej, tej samej, którą mam zaszczyt tutaj reprezentować, a która pod nazwą „Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce" od tego czasu żyje i rozwija się własnem życiem, nie zapominając mimo to ani na chwilę, iż zorganizowani w niej członkowie są tylko cząstką większej, obszerniejszej grupy zawodowej, mającej wspólne interesy i wspólne, wiążące ich sprawy, a obejmującej

cały ogół pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

Statut nowej organizacji, opracowany został w ciągu miesięcy lutego i marca 1919 r., a w kwietniu tegoż roku zgłoszony został na Radę Ministrów, która według obowiązujących podówczas przepisów była kompetentną do legalizowania Statutów Związków Zawodowych pracowników Państwowych. O legalizację Statutu przyszło stoczyć długą i zaciętą walkę, z której jednakże organizatorzy ZZM. wyszli zwycięsko, wykorzystując umiejętnie ówczesne stosunki. Niemniej jednak legalizacja Związku uległa opóźnieniu i nastąpiła dopiero dn. 8 października 1919 r. Formalności legalizacyjne przeciągnęły się do końca tegoż miesiąca, tak, że dopiero dn. 1.XI.1919 Związek nasz rozpoczyna swoją egzystencję formalną, jako osoba prawna.

Kolebką Związku była Małopolska, a w szczególności Kraków. Tam mieściła się pierwsza siedziba Związku, tam byli pierwsi jej członkowie, stamtąd pochodził pierwszy jej Zarząd. Wierzę mocno, iż nadejdzie czas, kiedy organizacja nasza postara się o spisanie szczegółowej historji swojego istnienia. Nadarzy się wówczas sposobność do podkreślenia i uczczenia zasług tych licznych jednostek, które w pełnej poświęcenia pracy kładły pierwsze podwaliny pod budowę gmachu naszej organizacji i werbowały dla nowego Związku członków. Ze zrozumiałych powodów Związek sięgał początkowo swojemi wpływami tylko do najbliższych ośrodków ruchu kolejowego. Jednakże z biegiem czasu posuwał się zakresem swoich wpływów coraz to dalej, aż wreszcie zjednoczył w sobie przeważający procent wszystkich drużyn parowozowych na całej sieci Polskich Kolei Państwowych.

Już w pierwszym okresie swojej egzystencji usiłuje Związek usprawiedliwić nietylko swoje istnienie, ale i swoją odrębność. Podejmuje w ogólnych zarysach szereg zagadnień, które odtąd stale tkwią na warsztacie naszej pracy związkowej. Co więcej, zdobywa szereg sukcesów dla zorganizowanej u siebie części pracowników kolejowych, a dzięki rezultatom swej pracy wywiera siłę atrakcyjną na wszystkich, którzy dotąd, z tych czy z owych względów, bądź to pozostawali w organizacji ogólnej, bądź też wogóle nie byli zorganizowani. Ruchliwi kierownicy Związku organizują szereg Zjazdów, na których kładzie się pierwsze podwaliny zrębów organizacyjnych, ponadto zaś dyskutuje się obszernie, a wyczerpująco rozliczne sprawy, związane z codziennem życiem i codzienną pracą zawodową maszynistów.

Gdy się to wszystko działo — Wielkopolska, a w niej także i pracownicy kolejowi wogóle, a maszyniści w szczególności, zajęci byli innemi sprawami. Trzeba było uruchomić z niemałym trudem osieroconą z personelu sieć kolejową, pozostawioną przez zaborcę. Trzeba było wyszukać, wyszkolić i wdrożyć do pracy prawie 100% personelu kolejowego. Trzeba było wreszcie otrząsnąć się z miazmatów wiekowej niewoli, skonsolidować społecznie i zorganizować państwowo. Dopiero po tem nadejść mogła chwila na budowanie w ramach ogólnych — specjalnych organizacyj zawodowych.

Pierwsza myśl zorganizowania maszynistów i pomocników maszynistów w Wielkopolsce w Związek Zawodowy wyszła z Poznania. Dn. 8 lipca 1920 r. odbyło się pierwsze, zwołane jeszcze poza ramami organizacji zebranie maszynistów, które udzieliło polecenia i pełnomocnictw do zorganizowania zawodowego maszynistów kolejowych i pomocników maszynistów poznańskiego okręgu. Zaufaniem zebranych w tym względzie obdarzony został kol. Liersch, którego mandat sięgał na cały okręg dyrekcyjny oraz kol. Stawicki, któremu polecono specjalnie założenie organizacji w samym Poznaniu. Mandatarjusze mieli obowiązek zbadać sytuację, rozejrzeć się w niej i zaproponować swoim mocodawcom zarówno treść, jak też i formę zamierzonej organizacji.

Przedwstępne prace organizacyjne posuwały się z niejakim trudem i oporem, tak, że dopiero dn. 8.IV.1921 kol. Liersch ma możność zwołać do Poznania Ogólny Zjazd wszystkich maszynistów i pomocników maszynistów Okręgu Poznańskiego. Na Zjeździe tym postanowiono założyć odrębną organizację i wybrano jej zarząd w osobach kol. kol. Stawickiego, Perka, Wasielewskiego i Jarczewskiego. Kol. Liersch wybrany został członkiem honorowym, przyczem przyznano mu prawo głosu doradczego. Nowozałożona organizacja nie miała zamiaru trwać i istnieć oddzielnie. Zarówno jej organizatorzy, jak też i członkowie wiedzieli o istnieniu Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, zbierali o nim informacje i prowadzili z nim rokowania, a organizację stworzyli przed przystąpieniem do Związku ogólnego dlatego tylko, aby wnieść do wspólnej całości wartość realną, płynącą z gotowych już i wykończonych form organizacyjnych. Dn. 18.IV.1921. wybrano delegatów na Ogólno - Polski Zjazd Maszynistów, który w tym czasie zwołał Związek do Piotrkowa. Delegatami tymi byli: kol. kol. Stawicki i Nader z Poznania, Wachowiak z Gniezna i Bryske z Jarocina. Na wspomnianym Zjeździe dokonał się akt formalnego złączenia organizacji poznańskiej ze Związkiem Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce. Odtąd organizacja ta dzieli już nierozłącznie losy organizacji ogólnej, a rozwój jej i działalność odbywa się w ramach każdorazowego Statutu ZZM. Na dzień 5.XI.1921 przypada pierwsze Walne Zebranie Koła Poznań Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. W zebraniu wzięło udział 70 członków, Zarząd wybrany został w osobach kol. kol. Nadera, Perka i Stachowiaka. Już to pierwsze zebranie wykazuje obok troski o chleb codzienny i o powszednie sprawy zawodowe także i szerszy horyzont myśli. Na długi czas przedtem zanim organizacja nasza jako całość mogła udzielać pomocy członkom na wypadek choroby, Koło Poznań już pod koniec r. 1921 było w stanie pomocy takiej udzielać i opodatkowało na ten cel swoich członków. Na przełomie lat 1921 i 1922 Koło liczy już 150 członków. Na zebraniu dnia 3.III.1922 powstaje pierwsza myśl ufundowania własnego sztandaru. Myśl ta powtórzona na zebraniu 6.II.1923 spotyka się z ogólnym uznaniem i powoduje dotyczącą tej sprawy, stanowczą uchwałę, popartą nałożeniem na członków odpowiednich świadczeń na ten cel. Na zebraniu dn. 4.IX.1923 pada pierwsza myśl założenia Kasy Samopomocy. Na tymże zebraniu wybrano Komisję celem zredagowania Statutu wspomnianej Kasy i dokonano dalszych prac związanych z ufundowaniem własnego sztandaru. Dn. 4.VI.1923 zebranie może ustalić już datę i program poświęcenia sztandaru oraz zatwierdzić opracowany tymczasem Statut Kasy Samopomocy. Dn. 1.VII.1923 Koło święci uroczyście swój sztandar przy współudziale rodziców chrzestnych w osobach Dyrektora Inż. Skupiewskiego, Naczelnika par. Brzozowskiego i dys. Kozielskiego, za czasu urzędowania członków Zarządu kol. kol. Dolińskiego, Nowickiego i Przykuckiego. Ruchliwe Koło usiłuje zainteresować pracą i życiem organizacyjnem nietylko samych członków, lecz także i ich rodziny. W kwietniu roku 1924 zawiązuje się Komitet Pań pod przewodnictwem p. Maniewskiej, celem prowadzenia pracy kulturalnej, organizowania życia towarzyskiego, ufundowania wstęg do sztandaru i opieki nad nim. Wśród członkiń tego Koła zanotowaliśmy nazwiska Pań: Hoffmanowej, Zengerowej, Nowickiej, Naderowej, Ruszczkowej i Piotrowskiej. Koło liczy już wówczas członków 255.

Wśród normalnych prac i codziennych wysiłków płynie odtąd życie Koła w ustalonym porządku. W r. 1928 powstaje Kółko Techniczne, którego Zarząd składa się z kol. kol.: Janika, Dolatkowskiego i Poprawy. Dn. 3.VII. 1928 święci Koło 5-letni Jubileusz swego sztandaru. Na szeregu kolejnych zebrań umacnia Koło swoją organizację, uświadamia członków, wyrabia ich społecznie i przygotowuje ich do czynnego udziału w walkach o prawa maszynistów kolejowych. W chwili obecnej Koło liczy 202 członków, pozatem 23 emerytów. Ma w swoim dorobku 117 pełnych treści i znaczenia zebrań ogólnych, nie licząc oczywiście posiedzeń Zarządu, wystąpień w sprawach ogólnonarodowych i społecznych, udziału w pracach Zarządu Okręgowego, Walnych Zjazdach Delegatów, zebraniach i wiecach ogólno-kolejarskich i innych.

W tej pracy Koła brali czynny udział na zasadzie zaufania, którem się u współkolegów cieszyli oprócz wymienionych powyżej ponadto jeszcze kol. kol. Siadak, Klewenhagen, Maciejczyk, Zaprzał, Nowicki Czesław, Nowicki Franciszek, Koźma, Bujko, Doliński, Matjasz, Smiejowski Skibiński, Czehelski, Kaźmierczyk, Antczak, Suhanke, Szeląk, Tomaszewski, Rutkowski, Bilak, Nowak, Sporny, Żydorowicz, Malinowski. Niech mi wybaczą ci, których ze względu na brak czasu zarówno na przygotowanie, jak i na wygłoszenie tych kilku słów, w zestawieniu powyższem pominąłem. Pragnę jednakże stwierdzić, że dorobek Koła Po-

znań jest dziełem wszystkich jego członków, że tylko zrozumienie, karność i dyscyplina organizacyjna i poświęcenie dla pracy społecznej u ogółu mogło doprowadzić do tych rezultatów, które widzimy i podziwiamy. Niechaj zatem nikt, choćby nazwisko jego nie figurowało w protokółach i księgach, nie będzie pominięty. Niechaj stwierdzone zostanie z tego miejsca, iż zasługa wspólnego dzieła spada na wszystkich i że wszystkim Wam, obecnym i nieobecnym, którzyście głosem czy milczeniem, czynnym udziałem, czy też tylko poparciem cudzych usiłowań, przyczynili się do powstania, istnienia i rozrostu tej, drogiej nam wszystkim placówki — należy się od ogółu serdeczna wdzięczność i najwyższe uznanie.

Gdy w taki sposób żyło i rozwijało się Koło Poznań w swoich ramach statutowych, nie usuwało się ono równocześnie od walk i od pracy wspólnej. Oddawało najlepszych swoich ludzi i działaczy do tej wspólnej pracy. Z grona Waszego Koła wyszedł kol. Siadak, najpierw jako członek Wydziału Wykonawczego, później jako długoletni i obecny Sekretarz Generalny naszego Związku. Wyście oddali ze swoich szeregów do pracy w Okręgu nieodżałowanej pamięci kol. Maksymiljana Klewenhagena, którego pamięć chciałbym w tej chwili i przy tej sposobności uczcić. Z Waszego grona pochodzi obecny Prezes Okręgu Poznańskiego, powszechnie znany i ceniony dla swych zalet w naszej organizacji, kol. Sporny. Wyście wreszcie gościli dwukrotnie Walne Zjazdy naszej organizacji, a w szczególności V-ty Walny Zjazd w roku 1924 i X-ty jubileuszowy Walny Zjazd w r. 1929.

Nieobcą Wam była żadna sprawa, która interesowała Związek jako całość, staliście karnie w szeregach organizacji i w okresach powodzenia i w momentach walki. Staliście ramię przy ramieniu wraz z kolegami z innych dzielnic i z innych okręgów w czasie ciężkiej a uporczywej walki strejkowej w r. 1923, na równi z innymi walczyliście i ponosiliście ofiary. Nie obcym Wam był gorzki zawód i gorzkie doświadczenie, płynące z rozdźwięków w szeregach organizacyjnych. Na Waszym to terenie powstał i istnieje do dziś dnia rozłam, który trzeba było zwalczyć, opanować i zredukować tak, aby jadu swego nie rozpowszechniał i nie zatruł zdrowego organizmu naszego ciała zbiorowego. Święto dzisiejsze nie jest świętem nienawiści ale świętem miłości i zjednoczenia. Dlatego nie będę wypominał tu nic i nikomu, a jeśli mam dać wyraz głębokiemu pragnieniu mojej duszy, które, jak sądzę, jest pragnieniem wspólnem nam wszystkim — to życzyłbym sobie, aby incydent ten zszczeznął już bez echa i zatarł się w pamięci naszej, abyśmy doń nie musieli już wracać i aby odrodziła się znowu niczem niezachwiana nasza jedność i nasze współdziałanie. Niema trudności wśród ludzi dobrej woli, a tę dobrą wolę w tej chwili w imieniu Związku deklaruję i wzywam zbłąkanych, aby powrócili zpowrotem do swoich szeregów.

Dane Wam było przeżyć wspólnie ze wszystkimi ten ból głęboki, który nas trawi na widok, jak nikną i gasną, promień po promieniu, — blaski nowej zorzy. Witaliśmy ją sercem gorącem i pełnem nadziei w zaraniu odrodzonego bytu naszej Ojczyzny. Długo łudziliśmy się, że zorza ta rozbłyśnie w słoneczny ranek, w jasny promienny dzień, że kres nastanie krzywdzie i wyzyskowi, że ziszczą się ideały pokoleń walczących o wolność narodu i o wyzwolenie pracującego ludu.

Twarda i z dniem każdym twardsza, rzeczywistość zaprzeczyła tym naszym nadziejom, zburzyła nasze marzenia. Stary świat wrócił do dawnego porządku rzeczy, poszedł starym torem, znaczonym nędzą, wyzyskiem i krzywdą ludzką.

Nie łatwy jest nasz zawód, ciężką nasza praca. Nie chcę nadużywać uroczystości dzisiejszej do wytaczania skarg i żalów. Ale wolno mi stwierdzić, że za pracę naszą, pełnioną w najcięższych warunkach, za ofiarne spełnianie bezlitosnego obowiązku, za ciężką odpowiedzialność, którą wobec sumienia, prawa i zwierzchności ponosimy — nie mamy dotąd wystarczającej rekompensaty. Celem naszej organizacji jest przedewszystkiem rekompensatę tę zdobyć i w tem się streszcza codzienny nasz trud i codzienna działalność.

Chcemy sprawiedliwości dla siebie, lecz wiemy, że sprawiedliwość jest jedna tylko. Nie może być sprawiedliwości dla nas, jeśli nie będzie jej dla ogółu pracujących. Dlatego w walce, którą prowadzimy, nie możemy pozostać w odosobnieniu.

Nie żyjemy sami, do własnych tylko ograniczeni potrzeb i własną tylko zjadający porcję chleba powszedniego. Los nasz złączony jest na zawsze z losami świata pracy. Jesteśmy cząstką klasy pracującej, stanowimy krew z jej krwi i kość z jej kości. Nie wolno nam zapominać ani na chwilę skąd pochodzimy, kto nas urodził i wychował. Powiedział wielki nasz poeta:

„Ten, co ojcu powie „rakka"
Ten przeklęty. — Więc na bój!
Polski lud — to ojciec Twój".

Wyszliśmy z łona pracującego ludu, tkwimy w jego szeregach, jego interes jest naszym interesem, jego myśl wyzwoleńcza — naszą myślą, jego ideał — naszym ideałem. To też stanęliśmy ramię przy ramieniu z polskim ludem pracującym, wybiegamy myślą do ludu pracującego, do kolegów naszych zawodowych w innych krajach świata; zadzierzgnęliśmy węzły solidarności klasowej i międzynarodowej.

Trzymamy w ręku naszem regulator ruchu kolejowego. Rola nasza w żywym organiźmie gospodarczym nie jest poślednia. Wysiłek nasz organizacyjny nie poszedł na marne. Duch koleżeństwa i solidarności pozwolił nam rozbudować do granic osiągalnej możliwości instytucje wzajemnej pomocy. Z dumą możemy o sobie powiedzieć, że w postępach naszych nie daliśmy się nikomu wyprzedzić. Mamy organizację sprawną, silną, szanowaną i podziwianą, mamy zasoby i środki, fundusze i nieruchomości. Codzienną pracą stwarzamy dalsze, głębsze i pełniejsze jeszcze wartości.

Zadaniem naszem jest walka. Do niej się sposobimy i szkolimy, pamiętając zawsze, że jesteśmy tylko drobnym oddziałem walczącej o swoje prawa armji proletarjatu.

I dziś, w tym dniu uroczystym, gdy złożyliśmy hołd należny trudowi przeszłości, myśl nasza zwraca się ku przyszłym naszym wysiłkom. Prawdziwem źródłem naszej mocy jest najniższa komórka organizacyjna — Koło Miejscowe. Jutro wypadnie nam znowu wrócić do trudu dnia powszedniego.

Niechajże pracę tę ożywia nadal, jak dotąd, słońce ideału. Powołani do pracy dla siebie i nad sobą nie zapominajmy, cośmy winni ogółowi. Idźmy wytrwale za błyskami zorzy, która zwiastuje nam nowy ład, nowy porządek, kres krzywdzie i wyzyskowi. Idźmy do walki o **sprawiedliwość społeczną, która — jak się rzekło — jedna jest i jedna tylko — dla wszystkich wspólna i jednakowa — być może.**

Pozdrawiam tę pracę przyszłą i ten czekający nas wysiłek słowami wielkiego piewcy pracującego ludu, Stefana Żeromskiego:

„Nie chcemy, o nadchodząca dzielności, zająknąć się od narzucania ci naszej woli — ani ci schlebiać.

Tylko serca nasze drżą do tej wiary, że ty się nisko schylisz do czarnych stóp cierpiącego w ojczyźnie człowieka, a on cię pasować będzie na swego rycerza".

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł 400.— ½ strony — zł. 250.—, ⅓ strony — zł 180.— ¼ strony zł 150.— ⅛ strony — zł 85 — 1/16 strony — zł 45.—

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow. Wacław Siadak.

Odbito w drukarni „Robotnika", Warecka 7.